

北陸鉄道能美線の廃止とバス転換

高 橋 由 知

昭和30年代後半からの高度経済成長は、モータリゼーションの全国的な広がり、それに伴う鉄道の地位の相対的な低下という形で、国内交通に対しても大きな影響を与えた。その結果、国鉄、民鉄を問わず、多くの路線が廃止され、現在も、国鉄の経営再建計画の1つとして、赤字ローカル線を中心に廃止・バス転換がすすめられようとしている。

本論文では、鉄道の廃止・バス転換という問題に関して、北陸鉄道能美線を事例とし、周辺地域の交通の変化について考察を行なった。

能美線は、1910年代以降、加賀地方各地で鉄道の電化が完成するなか、能美郡北部に、小松から寺井を経由して鶴来に至る鉄道の建設が計画され、1923年に設立された能美電気鉄道株式会社線として、1925年に新寺井―新鶴来間(15.8km)に開通した。その後、1931年に、新鶴来―鶴来間が開通し、鶴来駅で金沢電軌石川線との連絡がなされた。

戦後は、北陸鉄道能美線として、石川線との直通運転等、能美線沿線地域と金沢市内とを直結することにより、利用者の増大を図り、1964年には、年間約220万人の利用者があった。しかし、その後は、モータリゼーションの進行により、利用者は減少し、それに伴うサービス水準の低下(1970年からの昼間時運行のカット等)が、より一層の利用者の減少を招き、また、同線と交差する国道8号線金沢バイパスの建設工事の影響もあり、1980年9月に能美線は廃止され、バスによる代替輸送が開始された。

能美線沿線4町は、人口増加地域であり、特に能美線への依存度の高い辰口町は、近年でも高い人口増加率を示し、今後もそれは続くものと考えられる。このことは、多くのローカル鉄道と大きく異なる点である。また、4町の通勤・通学者の流出率は、全体として、金沢、小松両市への割合が大きく、それに次いで4町相互間の流出の割合が大きい。今後も、この状態で推移していくであろうと思われるが、近年この地域には、相次いで大企業の工場が進出を決定していることから、今後4町相互間の流動が増加することも考えられる。

能美線の輸送状況は、1980年には1日当たり約450人と、ピーク時(1964年)のわずか7.5%にすぎない。昼間時の運行がカットされた1970年と比較しても、約20%に減少している。定期と定期外とにわけると、定期の減少が大きく、1980年には15.7(1970年を100とした指数)にすぎない。この減少の原因としては、乗用車の普及やサービス水準の低下、経済・産業環境の急激な変化に鉄道が対応できなかったことが考えられる。

能美線の廃止により、周辺バス路線では、利用者の増加がみられる。これは、能美線利用者が、同線の廃止後、バスに移ったことを示している。しかし、ここで注目すべきことは、バス利用者の増加数が、能美線廃止時の利用者を、若干ではあるが上回っていることである。これは、同線の代替輸送機関として、バス路線が、運行本数の増加等、その利便性が高まり、その結果として、新しい利用者を生みだしたものと考えられる。周辺地域が人口増加地域であることから、今後、より一層利便性を高めることにより、利用者が増加することも考えられる。

周辺の道路交通については、2、3の調査地点で、交通量の増加がみられ、能美線の廃止による変化とも考えられるが、これに関しては、より詳細な調査が必要である。